



Valtioneuvoston asetus merenkulun varustamoiden taloudellisten vahinkojen korvaamisesta

Pääasiallinen sisältö

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi valtioneuvoston asetus merenkulun varustamoille myönnettävästä kertaluontoisesta valtionavustuksesta. Valtionavustuksella korvattaisiin merenkulun varustamoille taloudellisia vahinkoja, jotka ovat seurausta covid-19-pandemian vuoksi asetetuista kansallisista matkustamisrajoituksista. Avustuksella varmistettaisiin ja edistettäisiin merikuljetuskapasiteetin riittävyyttä, luottamuksen palautumista meriliikenteeseen, suomalaisen tonniston säilymistä sekä suomalaisten varustamoiden toimintakykyä.

Myönnettävä avustus täyttäisi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun valtiontuen kriteerit. Asetuksen perusteella myönnettävän valtionavustuksen tukiohjelma olisi ennen toimeenpanoa tullut notifioida Euroopan komissiolle ja komission olisi tullut antaa notifiointista virallinen päätös, jossa se katsoo, että tuki voidaan katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi valtiontueksi. Tukiohjelma perustuisi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 b alakohtaan, jonka perusteella komissio voi hyväksyä valtiontuen sisämarkkinoille soveltuvaksi luonnonmullistusten tai muiden poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttamien vahingon korvaamiseksi. Euroopan komissio antoi covid-19-pandemian aikana väliaikaisen valtiontukia koskevan puitetiedonannon, jossa komissio vahvisti, että jäsenvaltiot voivat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 b alakohdan perusteella tukea toimialoja, jotka ovat kärsineet välittömiä covid-19-pandemiasta aiheutuneita taloudellisia vahinkoja.¹

Valtioneuvoston asetus annettaisiin valtionavustuslain (688/2001) 8 §:n nojalla ja se tulisi voimaan x.x.2026.

1. Tausta ja nykytila

Vuonna 2020 alkaneen covid-19-pandemian ja sen perusteella asetettujen kansallisten matkustamisrajoitusten seurauksena suomalaisten lasti- ja matkustaja-alusvarustamoiden liiketoimintaedellytykset alkoivat heikentyä. Matkustaja-alusten matkustajamäärien merkittävä lasku alkoi vaikuttaa yritysten kannattavuuteen ja nostaa riskiä siitä, että Suomelle tärkeä ja huoltovarmuuskriittinen matkustaja- ja rahtiliikenne oli vaarassa pysähtyä.

Matkustaja-autolauttaliikenteessä arviolta yksi kolmasosaa liikevaihdosta tulee rahdista ja vähintään kaksi kolmasosaa matkustajaliikenteestä pitäen sisällään lipunmyynnistä saatavan tulon sekä laivalla tapahtuvan myynnin. Syyskuussa 2020 meritse tapahtuva matkustajaliikenne oli noin 65% vähäisempää verrattuna vuoden 2019 tasoon ja kokonaisuudessaan matkustaja-alusvarustamoiden liikevaihto supistui 78 % tammikuussa 2020. Vuoden 2021 tammikuussa matkustajia oli lähes 80 % vähemmän kuin tammikuussa 2020. Helmikuussa 2021 meritse tapahtuvassa matkustajaliikenteessä matkustajamäärät olivat noin 15 % prosenttia vuoden 2020 määrästä. Meriliikenteen matkustajamäärä elpyi vuoden 2022 aikana, mutta oli edelleen 67 % pandemiaa edeltävästä vuoden 2019 tasosta.²

¹ Komission tiedonanto, Tilapäiset puitteet valtiontukitoimenpiteille talouden tukemiseksi tämänhetkisessä covid-19-epidemiassa (2020/C 91 I/01), kohta 15

² Tilastokeskus



Covid-19-pandemian aikana Suomen viranomaiset ottivat käyttöön ja myöhemmin vaiheittain purkivat erilaisia matkustusrajoituksia. Rajoitusten tavoitteena oli estää taudin leviämistä Suomeen ja turvata kansanterveys. Suomen kansallisesti asettamat matkustusrajoitukset vaikuttivat merkittävästi Suomen meriliikennesektorin liikevaihtoon vuosina 2020 ja 2021.

Vuosi	Liikevaihto (1000 EUR)
2019	2 574 886
2020	1 785 197
2021	1 993 100
2022	3 174 567

Taulukko 1. Suomen meriliikennesektorin liikevaihto 2019–2022

Sisärajavalvontaan liittyvät matkustusrajoitukset otettiin ensimmäisen kerran käyttöön 19. maaliskuuta 2020 ja viimeisen kerran 31. tammikuuta 2022 (kaikki rajoitukset poistuivat kesäkuun 2022 loppuun mennessä). Rajoitusten laajuus ja sisältö vaihtelivat mainitulla ajanjaksolla, ja sen aikana oli myös jaksoja, jolloin sisärajoilla ei ollut lainkaan matkustusrajoituksia. Alla on kronologinen yhteenveto keskeisistä päätöksistä ajanjaksolla kesäkuu 2020 – kesäkuu 2021, joka on keskeinen ajanjakso säädettäväksi esitettävän asetuksen ja sillä perustettavan tukiohjelman näkökulmasta.

Kesäkuu 2020

15. kesäkuuta 2020 alkaen asetetut rajoitukset sallivat ainoastaan työmatkaliikenteen ja muun välttämättömän liikenteen useimpiin Schengen-maihin ja niistä takaisin.³ Schengen-alueen ulkopuolelle matkustaminen kiellettiin, paitsi välttämättömistä ja asianmukaisesti perustelluista syistä, jotka arvioitiin tapauskohtaisesti.⁴

Heinäkuu 2020

10. heinäkuuta 2020 hallitus päätti, että 13. heinäkuuta 2020 alkaen kaikki matkustusrajoitukset poistetaan Suomen ja sellaisten maiden välillä, joissa uusien covid-19-tapausten ilmaantuvuus oli alle 8 tapausta 100 000 asukasta kohden edeltäneiden 14 päivän aikana. Rajoitukset jäivät kuitenkin voimaan sellaisten maiden osalta, joissa ilmaantuvuus oli tätä korkeampi.⁵

Syyskuu 2020

11. syyskuuta 2020 hallitus päätti, että 19. syyskuuta 2020 alkaen matkustusrajoitukset poistetaan Suomen ja sellaisten maiden tai alueiden väliltä, joissa uusien tapausten ilmaantuvuus oli alle 25 tapausta 100 000 henkilöä kohden edeltäneiden 14 päivän aikana. Korkeamman ilmaantuvuuden alueilta tulevilta edellytettiin negatiivista, alle 72 tuntia aikaisemmin otettua COVID-19-testiä. Samana päivänä sallittiin lisäksi

³ Pl. Tanska, Viro, Islanti, Latvia, Liettua ja Norja

⁴ Valtioneuvoston päätös SM/2020/44

⁵ Valtioneuvoston päätös SM/2020/56



matkustaminen Viroon ja Ruotsiin ilman rajoituksia riippumatta uusien tartuntatautitapausten ilmaantuvuudesta, edellyttäen että maiden alueellinen ilmaantuvuustilanne pysyi muuttumattomana.

24. syyskuuta 2020 hallitus otti 28. syyskuuta 2020 uudelleen käyttöön matkustusrajoitukset Suomen ja sellaisten maiden välillä, joissa ilmaantuvuus oli alle 25 tapausta 100 000 henkilöä kohden, mukaan lukien Viro, Saksa ja Ruotsi. Näistä maista sallittiin vain paluuliikenne, kauttakulku, työmatkat ja muu välttämätön liikenne.⁶

Lokakuu 2020

8. lokakuuta 2020 viranomaiset ottivat uudelleen käyttöön matkustusrajoitukset kaikkien Schengen-maiden ja Suomen välillä kulkevaan liikenteeseen ajalle 12. lokakuuta – 10. marraskuuta 2020. Rajoitukset sallivat ainoastaan paluuliikenteen, kauttakulun, työmatkat ja muun välttämätön liikenteen Suomen ja Schengen-maiden välillä. Matkustajille suositeltiin 10 päivän omaehtoista karanteenia, jota voitiin lyhentää kahdella negatiivisella testillä. Virosta ja Ruotsista työmatkalle tuleville karanteenia ei kuitenkaan suositeltu.⁷

Marraskuu 2020 – Tammikuu 2021

5. marraskuuta 2020 matkustusrajoituksia jatkettiin 22. marraskuuta 2020 saakka.⁸ 19. marraskuuta 2020 matkustusrajoituksia jatkettiin edelleen 13. joulukuuta 2020 saakka.⁹ 10. joulukuuta 2020 jatkettiin 12. tammikuuta 2021 saakka.¹⁰ 7. tammikuuta 2021 jatkettiin 9. helmikuuta 2021 saakka.¹¹

Tammikuu 2021 – Kesäkuu 2021

22. tammikuuta 2021 hallitus päätti tiukentaa maahantulorajoituksia ajalle 27. tammikuuta – 25. helmikuuta 2021 sallien vain paluuliikenteen Suomeen, välttämättömän työmatkaliikenteen ja muun välttämättömän matkustamisen Schengen-maista.¹² Suomen hallitus päätti 18. helmikuuta 2021, että tammikuun 21. päivä asetettuja rajoituksia jatkettaisiin 18. maaliskuuta 2021 saakka.¹³ Kyseisiä rajoituksia jatkettiin 11 maaliskuuta tehdyllä valtioneuvoston päätöksellä 17. huhtikuuta 2021 saakka.¹⁴ Rajoituksia jatkettiin edelleen 31. maaliskuuta 2021 tehdyllä päätöksellä. huhtikuuta 2021 saakka.¹⁵ 22. huhtikuuta 2021 rajoituksia jatkettiin 25. toukokuuta 2021 saakka.¹⁶ 20. toukokuuta 2021 rajoituksia päätettiin jatkaa 15. kesäkuuta 2021 saakka.¹⁷ 3. kesäkuuta 2021 hallitus päätti poistaa matkustusrajoitukset Maltan osalta 7. kesäkuuta 2021 alkaen, mutta jatkaa niitä kaikkien muiden Schengen-maiden osalta 27. kesäkuuta 2021 saakka.¹⁸

⁶ Valtioneuvoston päätös SM/2020/81

⁷ Valtioneuvoston päätös SM/2020/90

⁸ Valtioneuvoston päätös SM/2020/94

⁹ Valtioneuvoston päätös SM/2020/105

¹⁰ Valtioneuvoston päätös SM/2020/112

¹¹ Valtioneuvoston päätös SM/2020/117

¹² Valtioneuvoston päätös SM/2021/5

¹³ Valtioneuvoston päätös SM/2021/15

¹⁴ Valtioneuvoston päätös SM/2021/18

¹⁵ Valtioneuvoston päätös SM/2021/28

¹⁶ Valtioneuvoston päätös SM/2021/38

¹⁷ Valtioneuvoston päätös SM/2021/43

¹⁸ Valtioneuvoston päätös SM/2021/50



2. Asetusehdotuksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Valtionavustuksella pyritään varmistamaan varustamoiden toimintakyky sekä merikuljetuskapasiteetin välttämätön riittävyys ja toimivuus covid-19-pandemian aiheuttamien matkustajaliikenteen taloudellisten vahinkojen jälkeen.

Valtionavustus myönnettäisiin SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 b alakohdan mukaisena korvauksena merenkulun varustamoille aiheutuneista taloudellisista vahingoista, jotka ovat suoraa seurausta covid-19-pandemian vuoksi asetetuista kansallisista matkustusrajoituksista. Avustus maksettaisiin suorana avustuksena ja sen myöntämisen edellytyksenä olisi, että matkustusrajoitukset ovat johtaneet matkustajaliikenteen liikevaihdon laskuun, mikä on aiheuttanut varustamoille tulonmenetyksiä.

Avustuksen saamisen yleisenä edellytyksenä olisi, että varustamo on tuottanut palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen annetussa neuvoston asetuksessa (4055/1986, EY) tarkoitettua matkustajaliikennettä kaupallisiin ja kansainvälisiin merikuljetuksiin tarkoitetulla aluksella:

1. Suomen lipun alla ajanjaksolla 1. heinäkuuta – 18. syyskuuta 2020 ja 28. syyskuuta 2020 – 20. kesäkuuta 2021 yhdellä tai useammalla seuraavista reiteistä:
 - a. Turku–Maarianhamina/Långnäs–Tukholma, Ruotsi
 - b. Vaasa–Uumaja, Ruotsi
 - c. Maarianhamina–Kapellskär, Ruotsi
 - d. Naantali–Långnäs–Kapellskär, Ruotsi
2. Suomen lipun alla ajanjaksolla 28. syyskuuta 2020 – 20. kesäkuuta 2021 seuraavilla reitillä:
 - a. Helsinki–Tallinna, Viro
 - b. Helsinki, Vuosaari – Muuga, Viro
3. Suomen lipun alla tukikelpoisella ajanjaksolla 1. heinäkuuta 2020 – 12. heinäkuuta 2020 sekä 28. syyskuuta 2020 – 20. kesäkuuta 2021 seuraavalla reitillä:
 - a. Helsinki, Vuosaari – Travemünde, Saksa
4. Kaikkien EU- tai ETA-maiden lipun alla ajanjaksolla 1. heinäkuuta – 18. syyskuuta 2020 ja 28. syyskuuta 2020 – 20. kesäkuuta 2021 seuraavalla reitillä:
 - a. Eckerö–Grisslehamn, Ruotsi

Edellä mainituilla yhteysväleillä liikennöintiin matkustajaliikennettä covid-19-pandemian aikana ja ne on tunnistettu Suomen näkökulmasta strategisesti tärkeiksi, koska yhteysvälit toimivat kanavina kansainvälisessä matkustajaliikenteessä EU:n jäsenvaltioiden välisillä merireiteillä ja edistävät alueellista yhdentymistä. Kyseisten yhteysvälien vakiintuneet palvelut matkustajien kuljettamista varten mahdollistavat säännöllisten meriliikenteen matkustajaliikennepalvelujen tarjoamisen. Lisäksi yhteysvälit yhdistävät tiheään asutut alueet, joilla on suuri matkustajakysyntä, ja Ahvenanmaan saaret mantereeseen.



2.1 Taloudellisten vahinkojen laskenta

Taloudellisen vahingon perusteella korvattavina kustannuksina huomioitaisiin matkustajaliikenteen, matkustajamääriin suhteutetuilla operatiivisilla tuotoilla ja kustannuksilla oikaistut ja vertailuajanjaksojen perusteella todennetut tulonmenetykset, joita avustuksenhakija on kärsinyt korvauskelpoisilla yhteysväleillä ja korvauskelpoisten ajanjaksojen aikana.

Vahingot laskettaisiin tuensaaja- ja reittikohtaisesti. Laskennassa otetaan huomioon tukikelpoisilla ajanjaksoilla syntyneiden voittojen tai tappioiden (= todellinen liikevoitto/-tappio) ja vastaavalla covid-19-pandemiaa edeltäneellä ajanjaksolla eli vertailuajanjaksolla (yleensä vuonna 2019 ja aikana pandemian puhkeamiseen asti) syntyneen voiton tai tappion välinen erotus pysyttämisasteella ja kiinteiden kustannusten oikaisulla korjattuna (vaihtoehtoisen tapahtumakulun voitto/tappio).

2.1.1 Pysyttämisaste (retention rate)

Vahinkojen laskennassa olisi tarpeen määrittää nk. pysyttämisaste (retention rate), joka edustaisi vaihtoehtoisen tapahtumakulun matkustajamäärää, joka oletuksen mukaan olisi matkustanut reitillä, jos matkustusrajoituksia ei olisi ollut voimassa. Pysyttämisaste määritettäisiin vertaamalla matkustajamäärää tukikelpoisella reitillä vertailuajanjaksolla, joka sijoittuu ennen covid-19-pandemiaa, matkustajamäärään samalla tukikelpoisella reitillä covid-19-pandemian aikaisella viiteajanjaksolla, jolloin ei ollut voimassa matkustajarajoituksia. Pysyttämisasteen määrittelemiseksi vahvistettaisiin sekä vertailu- että viiteajanjakso, joista vertailuajanjakso tarkoittaisi ennen covid-19-pandemiaa oleva ajanjakso. Viiteajanjaksolla tarkoitettaisiin ajanjaksoa covid-19-pandemian aikana, jolloin matkustusrajoituksia ei ollut voimassa.

Pysyttämisaste määritettäisiin seuraavalla kaavalla:

Matkustajaliikenteen määrä tukikelpoisella reitillä viiteajanjakson aikana, jolloin rajoituksia ei ollut voimassa = a, tai esimerkissä käytettävä hypoteettinen matkustajavolyymi 10 000

Matkustajaliikenteen määrä tukikelpoisella reitillä vertailuajanjaksolla ennen covid-19-pandemiaan = b, tai hypoteettinen matkustajavolyymi 15 000

Pysyttämisaste = a/b , tai $10000/15000 = 2/3$ tai 66,7 %

2.1.2 Kiinteiden kustannusten oikaiseminen

Pysyttämisasteen määrittämisen lisäksi laskennassa tarkasteltaisiin vaihtoehtoisen tapahtumakulun kiinteitä kustannuksia. Vaihtoehtoisen tapahtumakulun kiinteiden kustannusten oikaisu osana taloudellisten vahinkojen laskentaa olisi tarvittava toimenpide, koska kiinteät kustannukset voivat vaihdella jonkin verran silloin, kun matkustajamäärän muutos on merkittävä, mutta kiinteiden kustannusten ei voida olettaa vähenevän tai kasvavan suhteessa matkustajamäärään ikään kuin ne olisivat täysin muuttuvia.

Reittikohtainen arvio vaihtoehtoisen tapahtumakulun kiinteistä kustannuksista perustuisi kiinteiden kustannusten kehityksen lineaariseen vertailuun covid-19 pandemiaa edeltäneen vertailuajanjakson sekä tukikelpoisen ajanjakson toteutuneiden kiinteiden kustannuksen välillä. Oletuksena olisi, että reittikohtaiset kiinteät kustannukset y muuttuvat vakion k verran jokaista matkustajamäärän x muutosta kohden niin, että kiinteät kustannukset y olisivat kuitenkin vähintään vakion b verran tilanteessa, jossa matkustajamäärä olisi 0.



Kiinteiden kustannusten y muutosta suhteessa matkustajamäärään x voidaan siis kuvata yleisellä suoran yhtälöllä: $y=k \cdot x + b$, jossa:

y = kiinteät kustannukset

x = matkustajamäärä

k = suoran kulmakerroin

b = vakiotermi

Jokaiselle tukikelpoiselle reitille määriteltäisiin oma reittikohtainen suoran yhtälö. Reittikohtainen suoran yhtälö määriteltäisiin kahden suoralla olevan tunnetun pisteen avulla. Koska arvio matkustajamäärien vaikutuksesta kiinteisiin kustannuksiin perustuu Covid 19- pandemiaa edeltäneen vertailuajanjakson sekä tukikelpoisen ajanjakson toteutuneisiin kiinteisiin kustannuksiin sekä niitä vastaaviin toteutuneisiin matkustajamääriin, sijoittuvat suoralle tunnetut pisteet (x_1, y_1) sekä (x_2, y_2) , jossa:

x_1 = toteutunut matkustajamäärä vertailuajanjaksona

y_1 = toteutuneet kiinteät kustannukset vertailuajanjaksona

x_2 = toteutunut matkustajamäärä tukikelpoisena ajanjaksona

y_2 = toteutuneet kiinteät kustannukset tukikelpoisena ajanjaksona

Kahden tunnetun pisteen perusteella voidaan määritellä suoran kulmakerroin k sekä vakiotermi b , sillä suoran yhtälössä kulmakertoimeen pätee yhtälöt $k = (y_2 - y_1) / (x_2 - x_1)$, sekä $b = y_1 - k \cdot x_1$

Sijoittamalla tunnettujen pisteiden (x_1, y_1) sekä (x_2, y_2) arvot yhtälöihin, saadaan määritettyä reittikohtainen suoran yhtälö $y_{\text{reitti}} = k \cdot x_{\text{reitti}} + b$.

Kun reittikohtainen suoran yhtälö $y_{\text{reitti}} = k \cdot x_{\text{reitti}} + b$ on määritetty kahden tunnetun pisteen avulla suoran yhtälön yleisten laskentasääntöjen mukaisesti, sijoitetaan yhtälön muuttujan x_{reitti} paikalle vaihtoehtoiseen tapahtumainkulkuun perustuva, pysyttämistason avulla määriteltä matkustajamäärä, jonka myötä yhtälö ratkaistaan muuttujan y_{reitti} suhteen.

Tällöin yhtälöstä saatu y_{reitti} :n arvo osoittaa sen kiinteiden kustannusten tason, jota käytetään oletuksena vaihtoehtoisen tapahtumakulun laskennassa.

Oikaistujen kiinteiden kustannusten laskentamallin soveltamista havainnollistetaan oheisella esimerkillä. Esimerkissä käytetään seuraavia hypoteettisia lukuja reitin toteutuneille matkustajamäärille sekä kiinteille kustannuksille vertailuajanjaksolla sekä tukikelpoisella ajanjaksolla:

Ajanjakso	Matkustajamäärä	Kiinteät kustannukset
Tukikelpoinen ajanjakso	5000 (x_1)	4000 (y_1)
Vertailuajanjakso	9000 (x_2)	6000 (y_2)



Muodostetaan reittikohtainen suoran yhtälö $y_{\text{reitti}} = k \cdot x_{\text{reitti}} + b$, kun suoralta tunnetaan pisteet (6000,9000) sekä (5000,4000). Suoran vakiotermien k ja b osalta pätee yhtälöt:

$$k = (6000 - 4000) / (9000 - 5000) = 0,5$$

$$b = 4000 - k \cdot 5000 = 4000 - 0,5 \cdot 5000 = 1500$$

Tämän perusteella voidaan päätellä, että esimerkin reittikohtainen suoran yhtälö on $y = 0,5 \cdot x + 1500$.

Jos oletetaan pysyttämisasteeksi yllä käytettyä esimerkkiä 66,7 %, saadaan vaihtoehtoisen tapahtumakulun matkustajamäärä x_{reitti} määritettyä kaavalla $x_{\text{reitti}} = x_2 \cdot (a/b) = 9000 \cdot 66,7 \% = 6000$

Viimeiseksi sijoitetaan vaihtoehtoisen tapahtumakulun matkustajamäärä x_{reitti} reittikohtaiseen suoran yhtälöön $y_{\text{reitti}} = 0,5 \cdot x_{\text{reitti}} + 1500$, ja ratkaistaan muuttujan y_{reitti} suhteen. Tällöin saadaan ratkaisuksi $y_{\text{reitti}} = 0,5 \cdot 6000 + 1500$, sekä $y_{\text{reitti}} = 4500$

Täten esimerkiskenaariossa vaihtoehtoisen tapahtumakulun kiinteät kustannukset olisivat 4500.

2.1.3 Vaihtoehtoisen tapahtumakulun tappio

Kun pysyttämisaste ja vaihtoehtoisen tapahtumakulun kiinteät kustannukset on määriteltä, voidaan siirtyä lopullisen korvauskelpoisen tappion määrittelemiseen. Tukiohjelman korvauskelpoiset kustannukset perustuisivat tukikelpoisen korvausajanjakson aikana syntyneiden voiton/tappion ja ennen covid-19-pandemiaa sijoittuvan vertailuajanjakson aikana syntyneen hypoteettiseen vaihtoehtoiseen tapahtumankulkuun perustuvan voiton/tappion väliseen erotukseen. Vertailuajanjakson mukainen voitto tai tappio mukautettaisiin ennen laskentaa pysyttämisasteella sekä mukautetuilla kiinteillä kustannuksilla, jotta laskennassa pystyttäisiin määrittämään vaihtoehtoiseen tapahtumankulkuun perustuva voitto tai tappio.

Perustuen yllä esitettyyn korvauskelpoiset kustannukset määritettäisiin seuraavalla kaavalla, jossa ensin määritettäisiin vaihtoehtoisen tapahtumankulun voitto tai tappio:

Tukikelpoisen yhteysvälin matkustajaliikenteen liikevaihto vertailuajanjakson aikana, jolloin rajoituksia ei ollut voimassa = x , tai hypoteettinen matkustajavolyymi 15 000

Tukikelpoisen yhteysvälin matkustajaliikenteen muuttuvat kustannukset vertailuajanjakson aikana, jolloin rajoituksia ei ollut voimassa = y , tai hypoteettinen määrä 8000

Säilyttämisaste = a/b

Säilyttämisasteella mukautetut vaihtoehtoisen tapahtumankulun kiinteät kustannukset = f

Vaihtoehtoisen tapahtumankulun voitto/tappio = $x \cdot a/b - y \cdot a/b - f$, tai $15\,000 \cdot 2/3 - 8000 \cdot 2/3 - 4500 = 167$

Kun vaihtoehtoiseen tapahtumankulkuun perustuva voitto tai tappio olisi määriteltä, määritettäisiin seuraavaksi tukikelpoisen ajanjakson todellinen voitto tai tappio.

Tukikelpoisen yhteysvälin matkustajaliikenteen liikevaihto tukikelpoisen ajanjakson aikana, jolloin rajoituksia oli voimassa = g , tai hypoteettinen määrä 8000



Tukikelpoisen yhteysvälin matkustajaliikenteen muuttuvat kustannukset tukikelpoisen ajanjakson aikana, jolloin rajoituksia oli voimassa = h, tai hypoteettinen määrä 5000

Tukikelpoisen ajanjakson kiinteät kustannukset = i, tai hypoteettinen määrä 4000

Todellinen voitto/tappio tukikelpoisella ajanjaksolla = g-h-i, tai 800-5000-4000 = -1000

Kun kaikki yllä käsitellyt elementit olisivat selvillä, voitaisiin korvauskelpoiset taloudelliset vahingot määrittää vähentämällä vaihtoehtoisen ja todellisen tapahtumankulun voiton tai tappion toisistaan.

(x*a/b-y*a/b -f) – (g-h-i), tai hypoteettisilla luvuilla 167-(-1000)

2.3 Muut keskeiset ehdotukset

Tukiohjelman valtionavustuslain (688/2001) 4 §:n mukaisena valtionapuviranomaisena toimisi Liikenne- ja viestintävirasto. Avustusta tulisi hakea kirjallisesti hakemuksella, johon avustuksen hakijan tulisi liittää avustuksen hakijan tiedot, selvitys varustamotoiminnasta ja varustamon aluksista, niiden liikennöinnistä ja liikennöinnin kustannuksista sekä muut avustuksen myöntämisen kannalta riittävät ja tarpeelliset tiedot, joiden perusteella tukiviranomainen pystyy arvioimaan avustuskelpoisten kustannusten määrän. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia ohjeita valtionavustuksen hakemisesta valtionavustuslain 37 §:n nojalla. Liikenne- ja viestintävirasto maksaisi avustuksen kertakorvauksena, kun avustuspäätös olisi saanut lainvoiman.

Avustuksen saajan tulisi toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle selvitys avustuksen käytöstä avustuspäätöksessä määritellyn päivämäärään mennessä. Avustuksen hakijan tulisi lisäksi toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle kirjanpitoonsa perustuen todelliset kustannukset, joiden perusteella korvaukset maksettaisiin.

Valtionavustusta ei myönnettäisi varustamolle, joka oli 31. joulukuuta 2019 vaikeuksissa oleva yritys komission asetuksen (EU) N:o 651/2014 2 artiklan 18 kohdan mukaisesti, jossa tietyt tukiluokat todetaan sisämarkkinoiden kanssa yhteensopiviksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisessa.

Avustuksella ei tulisi kattaa sellaisia taloudellisia vahinkoja, joiden kattamiseen tukea hakeva varustamo olisi saanut muuta taloudellista avustusta.

Tilanteessa, jossa valtion budjetoima määräraha ei riittäisi kaikkien korvauskelpoisten taloudellisten vahinkojen korvaamiseen, tuki jaettaisiin suhteellisesti tuensaajien kesken, ottaen huomioon kunkin tuensaajan vuonna 2019 tukikelpoisella reitillä kuljettamien matkustajien prosentuaalinen määrä.

3. Myönnettävä avustus EU:n valtiontukisääntelyn näkökulmasta

EU:n valtiontukisääntöjä koskevat puitteet määritellään SEUT-sopimuksen 107–109 artikloissa. Artiklan 107 kohdan 1 mukaan lähtökohtaisesti jäsenvaltion myöntämä tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Valtiontukisäännöt koskevat toimenpiteitä, joissa julkinen sektori myöntää yrityksille tukea tai muuta taloudellista etua.



Valtiontukisääntöjen soveltaminen edellyttää, että kaikki artiklan 107 kohdan 1 mukaiset tukitoimenpiteen tunnusmerkit täyttyvät:

1. Tuki on myönnetty julkisista varoista;
2. Toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua;
3. Tuki on valikoiva; ja
4. Toimenpide vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Ensimmäisen tunnusmerkin mukaan julkisia varoja tulee kanavoida yrityksiin, jotta kyseessä olisi EU:n lainsäädännön mukaan valtion tuki. Yrityksiä ovat EU-oikeuden mukaan kaikki taloudellista toimintaa harjoittavat yksiköt niiden oikeudellisesta tai rahoitustavasta riippumatta. Taloudelliseksi toiminnaksi luetaan kaikki toiminta, jossa tavaroita ja palveluita tarjotaan markkinoilla. Meriliikenteelle myönnettävän avustuksen kohdalla kyse olisi valtion varoista maksettavasta tuesta, joka kohdistuu yksityiselle yritykselle.

Toisen kriteerin mukaan valtiontukitoimenpiteen tulee vääristää tai uhata vääristää kilpailua. Edellytyksen tulkinta on hyvin laaja, mikä merkitsee, että tämä valtiontuen tunnusmerkki täyttyy komission tapauskäytännössä lähes poikkeuksetta. Komissiolla ei ole velvollisuutta näyttää, että toimenpide tosiasiallisesti vääristää kilpailua, vaan riittävää on, että kilpailun vääristyminen on mahdollista. EU-tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan tuen vähäinen määrä, yrityksen pieni koko tai vähäinen markkinaosuus eivät sulje pois kilpailun vääristymän mahdollisuutta, etenkin jos kyseisillä markkinoilla kilpailu on kovaa. Vähäinenkin tuki vahvistaa edunsaajan asemaa kilpaileviin yrityksiin verrattuna, eikä näin ollen ole olennaista, onko kilpailun vääristymä merkityksellinen vai ei.

Kolmannen valtiontuen tunnusmerkin mukaan tuen tulee olla valikoiva, eli sen tulee kohdistua vain tiettyihin yrityksiin. Tällöin mahdollisia tuen saajia on rajattu esimerkiksi maantieteellisesti, toiminnan tai toimialan mukaan. Lisäksi sellaiset toimenpiteet ovat valikoivia, joissa viranomaiset käyttävät harkintavaltaa asiassa sen suhteen, keille etu myönnetään. Kolmas tunnusmerkki pitää sisällään kaksi eri elementtiä, joiden tulee täyttyä. Yrityksen tulee ensinnäkin saada toiminnasta etua. Toimenpiteestä on siis koiduttava taloudellista hyötyä, jota yritys ei saisi tavanomaisessa liiketoiminnassaan. Tällöin yritys asetetaan kilpailijoihin edullisempaan asemaan. Toiseksi, jotta kyseessä olisi valtiontuki, toimenpiteellä tulee lisäksi olla budjettivaikutusta eli toimenpiteen johdosta julkinen sektori joko menettää tuloja tai toimenpide kasvattaa menoja. Merenkulun varustamoille myönnettävä valtiontuki olisi tarkoitettu vain toimijoille, jotka ovat tarjonneet matkustajaliikenteen palveluita Suomelle kriittisillä yhteysväleillä covid-19-pandemian aikana.

Neljännän tunnusmerkin mukaan valtiontuella on oltava vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kaupankäyntiin. Tunnusmerkin täyttymiseksi on EU:n oikeuskäytännössä katsottu riittävän se, että voidaan osoittaa, että tuensaaja harjoittaa taloudellista toimintaa ja toimii markkinoilla, joilla esiintyy jäsenvaltioiden välistä kauppaa. EU-tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan tuensaajan liiketoiminnallisella tai oikeudellisella asemalla ei ole merkitystä arvioinnin kannalta. Voittoa tuottamaton järjestökin voi siis harjoittaa taloudellista toimintaa. Taloudellisen ja muun taloudellisen toiminnan erottamiseksi toisistaan EU-tuomioistuimen oikeuskäytännössä on katsottu, että taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa palveluja tai tavaroita tarjotaan markkinoilla. Tämän tunnusmerkin kohdalla ei ole tarpeen osoittaa, että tukitoimenpide tosiasiasa vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, vaan riittää että tällainen vaikutus saattaa syntyä. Kynnys kriteerin täyttymiseen on siis asetettu hyvin matalaksi ja käytännössä tämä kriteeri täyttyy lähes aina.

SEUT-sopimuksen 107 artikla sisältää edellä esitetyllä tavalla valtiontukien pääsääntönä periaatekiellon, johon on kuitenkin tehty lukuisia poikkeuksia. SEUT 107 artiklan 2 kohta sisältää kolmikohtaisen poikkeusluettelon tietyistä tukityypeistä, joita voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvina. SEUT 107 artiklan 2 kohdan mukaisesti sisämarkkinoille soveltuu:



- a) yksittäisille kuluttajille myönnettävä sosiaalinen tuki, joka myönnetään harjoittamatta syrjintää tuotteiden alkuperän perusteella;
- b) tuki luonnonmullistusten tai muiden poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttaman vahingon korvaamiseksi;
- c) tuki sellaisille Saksan liittotasavallan alueille, joihin Saksan jako on vaikuttanut, jos tuki on tarpeen jaosta aiheutuneen taloudellisen haitan korvaamiseksi. Viiden vuoden kuluttua Lissabonin sopimuksen voimaantulosta neuvosto voi komission ehdotuksesta tehdä päätöksen, jolla tämä alakohta kumotaan.

SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan perusteella myönnettävä tuki voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille, jos se täyttää tietyt objektiiviset kriteerit. Koska kyseessä on poikkeus SEUT 107 artiklan 1 kohdassa vahvistetusta yleisestä periaatteesta, jonka mukaan valtiontuki ei sovellu sisämarkkinoille, SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohtaa on tulkittava suppeasti. Näin ollen ainoastaan luonnonkatastrofien tai poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttamat vahingot voidaan korvata kyseisen säännöksen nojalla. Vahingon välillä on oltava suora yhteys yritykselle aiheutuneeseen vahinkoon ja poikkeukselliseen tapahtumaan eikä korvaus saa ylittää vahingon määrää.

Komissio on vahvistanut covid-19-tartuntautiepidemiaa koskevassa väliaikaisessa valtiontukipuiteannossa, että jäsenvaltiot voivat SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla maksaa korvauksia yrityksille niillä toimialoilla, joilla epidemian vaikutukset ovat erityisen voimakkaat. Esimerkkinä tällaisista toimialoista mainitaan liikenne. Jäsenvaltiot voivat ilmoittaa tällaisista korvaustoimenpiteistä ja komissio arvioi ne suoraan SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla.¹⁹

4. Kansallinen valtionavustuksia koskeva sääntely

Suomessa valtionavustuslaki on harkinnanvaraisia valtionavustuksia koskeva yleislaki. Valtionavustuslaissa säädetään avustuksen myöntämisen perusteista ja yleisistä edellytyksistä sekä myöntämisen ja maksamisen muodoista, menettelyistä, käytöstä, käytön valvonnasta ja tarkastuksista. Laissa säädetään valtionavustuksen hakijan ja saajan oikeuksien ja velvoitteiden perusteista. Laissa säädetään myös viranomaisten tietojensaantioikeuksista.

Valtionavustuslaissa säädetään myös valtionavustuksen lajeista. Lain 5 §:n 1 momentin mukaan valtionavustus voidaan myöntää yleisavustuksena tai erityisavustuksena. Meriliikenteelle myönnettävän tuen tapauksessa kyse olisi yleisavustuksesta, joka myönnettäisiin valtionavustuksen saajan toimintaan. Valtionavustuslain 8 §:n mukaan tarkempia säännöksiä lain soveltamisalaan kuuluvan valtionavustuksen talousarvion mukaisesta myöntämisestä, maksamisesta ja käytöstä voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Valtiontukiasioissa on sovellettava myös lakia taloudelliseen toimintaan myönnettävän tuen yleisistä edellytyksistä (429/2016). Lain 1 §:n mukaan lakia sovelletaan valtion tukiviranomaisen myöntäessä sellaista tukea taloudelliseen toimintaan, joka täyttää SEUT 107 artiklan 1 kohdan valtiontuen edellytykset. Lain 3 §:n mukaan tuella on oltava selkeästi määritelty taloudellinen tai yhteiskunnallinen tavoite. Jos avustuksella on taloudellinen tavoite, tuen on lisäksi kohdistuttava sellaisiin tarkoituksiin, joilla korjataan markkinoiden toimintapuutetta. Avustuksen tulee olla tarkoituksenmukainen ja kustannustehokas keino näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Avustuksen kilpailua vääristävien vaikutusten on oltava mahdollisimman vähäiset myös silloin kun tukea käytetään ohjauskeinona muiden kuin taloudellisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi

¹⁹ Komission tiedonanto, Tilapäiset puitteet valtiontukitoimenpiteille talouden tukemiseksi tämänhetkisessä covid-19-epidemiassa (2020/C 91 I/01), kohta 15



tuen on oltava määräaikaan, jollei erityisistä syistä muuta johdu. Lisäksi tuella on oltava kannustava vaikutus.

5. Asetusehdotuksen vaikutukset

Vaikutukset valtiontalouteen

Osan vuoden 2026 talousarvion valmisteluprosessia liikenne- ja viestintäministeriö on ehdottanut, että momentille 31.20.51. (*Avustukset liikenteen ja viestinnän palveluihin*, siirtomääräraha 3 v) budjetoidaan 70,324 miljoonaa euroa. Momentin 31.20.51. perusteluosan mukaan määrärahaa saa käyttää valtionavustusten myöntämiseen merenkulun varustamoille, jotka kärsivät SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 b alakohdassa tarkoitettua poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttamaa taloudellista vahinkoa, joka oli seurausta covid-19-pandemian vuoksi asetetuista kansallisista matkustusrajoituksista. Määräraha ja tukiohjelman toimeenpano olisi ehdollinen sille, että eduskunta hyväksyy esitetyn määrärahan vuoden 2026 talousarvioon.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Liikenne- ja viestintäviraston resurssitarpeet tullaan kattamaan olemassa olevien määrärahojen uudelleen kohdentamisilla ja tehtävien priorisoinnilla.

Vaikutukset kilpailuun

Asetusehdotuksen perusteella perustettava uusi tukiohjelma tultaisiin ennakoilmoittamaan virallisesti Euroopan komissiolle SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja asetusehdotuksen mukaisen Valtiontukiohjelman toimeenpano olisi ehdollinen komission viralliselle päätökselle, jossa komissio katsoo, että Suomen ennakoilmoittama tukiohjelma on ennakoilmoituksessa yksilöidyillä edellytyksillä sisämarkkinoille soveltuva valtiontukitoimenpide. Toimenpiteellä kompensoitaisiin Suomelle kriittisillä reiteillä operoiville varustamoille aiheutuneita matkustajaliikenteen taloudellisia tappioita, jotka ovat suoraan seurausta covid-19-pandemian vuoksi asetetuista kansallisista matkustamisrajoituksista. Asetusehdotuksella ei tästä syystä arvioida olevan haitallisia vaikutuksia kilpailuun.

6. Asetuksen valmistelu ja lausunnot

Valtioneuvoston asetus on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot....

Lausunnot saatiin.....

Yritystukineuvottelukunnan lausunto

Yritystukineuvottelukunta toteaa lausunnossaan, että lausuntopyynnön mukainen toimenpide Varustamoiden taloudellisten vahinkojen kompensointi täyttää valtiontuen tunnusmerkit.

Yritystukineuvottelukunta puolsi ennakoarvioinnissa esitettyä ja tuen toteuttamista sen jälkeen, kun komissio on hyväksynyt lopullisen tukiohjelman sisämarkkinoille soveltuvaksi.



7. Säännöskohtaiset perustelut

1 § Soveltamisala. Pykälän 1 momentin perusteella asetuksen mukaisessa valtionavustuksessa olisi kyse valtionavustuslain (688/2001) 5 §:n 2 momentissa tarkoitettusta yleisavustuksesta, jota myönnettäisiin merenkulun varustamoille, joille on aiheutunut taloudellista vahinkoa covid-19-pandemian vuoksi asetetuista kansallisista matkustusrajoituksista. Avustuksessa olisi kyse SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettusta valtiontuesta, minkä vuoksi tukitoimenpide olisi tullut ennakoilmoittaa Euroopan komissiolle ja komission olisi tullut hyväksyä tukitoimenpide sisämarkkinoille soveltuvaksi.

Pykälän 2 momentin mukaisesti valtionavustukseen sovellettaisiin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b-alakohtaa, joka koskee tukea luonnonmullistusten tai muiden poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttaman vahingon korvaamiseksi. Komissio julkaisi maaliskuussa 2020 tiedonannon, jossa määriteltiin tilapäiset puitteet valtiontukitoimenpiteille covid-19-epidemian aikana. Tiedonannossa ja sen myöhemmissä päivityksissä asetettiin muun ohella puitteet, joiden mukaisesti jäsenvaltiot pystyivät ilmoittamaan valtiontukitoimenpiteitä, joilla korvattiin yrityksille taloudellisia menetyksiä niillä toimialoilla, joilla epidemian vaikutukset olivat erityisen voimakkaat (esim. liikenne). Tiedonannon mukaan komissio arvioi ilmoitetut toimenpiteet suoraan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla (2020/C 91 I/01, 15 kohta).

2 § Avustuksen tarkoitus. Pykälän 1 momentin perusteella avustuksen tarkoituksena olisi korvata merenkulun varustamoille taloudellisia vahinkoja, jotka ovat seurausta covid-19-pandemian vuoksi asetetuista kansallisista matkustamisrajoituksista. Avustuksella varmistettaisiin ja edistettäisiin merikuljetuskapasiteetin riittävyyttä, luottamuksen palautumista meriliikenteeseen, suomalaisen tonniston säilymistä sekä osaltaan suomalaisten varustamoiden toimintakyvyn mahdollistamista.

3 § Valtionapuviranomainen. Pykälän 1 momentin perusteella valtionavustuslaissa tarkoitettuna valtionapuviranomaisena toimisi Liikenne- ja viestintävirasto.

4 § Määritelmät. Pykälän 1 momentissa määriteltäisiin asetuksen keskeiset käsitteet. Pykälän 1 momentin 1 kohdassa määriteltäisiin pysyttämisaste (retention rate). Pysyttämisaste edustaisi vaihtoehtoisen tapahtumakulun matkustajamäärää, joka oletuksen mukaan olisi matkustanut reitillä, jos matkustusrajoituksia ei olisi ollut voimassa. Pysyttämisasteen prosentuaalista kerrointa käytettäisiin tuen laskennassa ja se määriteltäisiin jakamalla tuenhakijan tukikelpoisella reitillä liikennöimällä reitillä viiteajanjaksona kulkeneiden matkustajien kokonaismäärä matkustajamäärällä vastaavalla reitillä vertailuajanjakson aikana ennen Covid-19-pandemiaa.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa määriteltäisiin viiteajanjakso, jolla tarkoitettaisiin covid-19-pandemian aikaisia ajanjaksoja, jolloin matkustusrajoituksia ei ollut voimassa ja joita käytettäisiin tuen laskennassa.

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa määriteltäisiin tukikelpoinen ajanjakso, jonka aikana syntynyt ja asetuksen mukaisesti määritelty taloudellinen vahinko voidaan korvata. Nämä tukikelpoiset ajanjaksot olisi määritelty asetuksen 5 §:ssä

Pykälän 1 momentin 4 kohdassa määriteltäisiin vertailuajanjakso, jolla tarkoitettaisiin ajanjaksoa ennen covid-19-pandemiaa, ja jota käytettäisiin taloudellisten vahinkojen määrittämisessä.

Pykälän 1 momentin 5 kohdassa määritettäisiin vaihtoehtoinen tapahtumankulku, joka perustuisi kontrafaktuaaliseen hypoteettiseen tilanteeseen, jolloin covid-19-pandemian vuoksi asetettuja kansallisia matkustamisrajoituksia ei olisi ollut voimassa. Vaihtoehtoisen tapahtumankulun voittoa tai tappiota käytettäisiin, kun määritetään tukiohjelman korvauskelpoiset taloudelliset vahingot.



Pykälän 1 momentin 6 kohdassa määriteltäisiin muuttuvat kustannukset, joilla tarkoitettaisiin sellaisia tuloslaskelmassa materiaaleihin ja palveluihin kuuluvia kuluja, joiden määrä vaihtelee yrityksen myynnin volyymin mukaan.

Pykälän 1 momentin 7 kohdassa määriteltäisiin kiinteät kustannukset, joilla tarkoitettaisiin yrityksen tuloslaskelmaan materiaalien ja palveluiden alle kirjattavia kustannuksia, jotka eivät olennaisesti riipu tuotannon määrästä tai myynnin volyymista, ja jotka syntyvät toiminnan ylläpitämisestä myös silloin, kun liikevaihto vähenee. Laivavarustamoiden toiminnassa kiinteät kustannukset liittyvät usein alusten ylläpitoon ja toiminnan jatkuvuuteen riippumatta siitä, kuinka paljon liikennettä tai matkustajia on

Pykälän 1 momentin 8 kohdassa määriteltäisiin oikaistut kiinteät kustannukset, joilla tarkoitettaisiin kustannuksia, jotka on oikaistu lineaarisella arvioinnilla, jossa on otettu huomioon vertailuajanjakson ja toisaalta tukikelpoisen ajanjakson matkustajamäärät ja kiinteät kustannukset, ja tätä yhtälöä sovelletaan niihin matkustajamääriin, joiden oletetaan matkustaneen, jos matkustusrajoituksia ei olisi ollut voimassa. Kiinteiden kustannusten oikaistun laskennassa huomioitaisiin matkustajamäärät (selittävänä muuttujana x-akselilla) ja kiinteät kustannukset (selitettävänä muuttujana y-akselilla) niin vertailuajanjaksolla kuin tukikelpoisella ajanjaksollakin, ja näistä kahdesta tietopisteestä (x,y) saatavaa suoran yhtälöä (kiinteät kustannukset eli $y = \text{suoran kulmakerroin kerrottuna } x\text{-muuttujalla} + \text{vakiotermi}$) sovellettaisiin pysyttämisteella oikaistuun matkustajamäärään, mikä sijoitetaan suoran yhtälöön x-muuttujaksi.

Pykälän 1 momentin 9 kohdassa määriteltäisiin todellinen voitto, jolla tarkoitettaisiin tukikelpoisen varustamon tukikelpoisen ajanjakson aikana toteutunutta matkustajaliiketoiminnan positiivista liikutulosta, josta on vähennetty rahoitus- ja muu liiketoimintaan kuulumaton tulo.

Pykälän 1 momentin 9 kohdassa määriteltäisiin todellinen tappio, jolla tarkoitettaisiin tukikelpoisen varustamon tukikelpoisen ajanjakson aikana toteutunutta matkustajaliiketoiminnan negatiivista liikutulosta, josta on vähennetty rahoitus- ja muu liiketoimintaan kuulumaton tulo.

5 § Valtionavustuksen yleiset edellytykset. Pykälän 1 momentin mukaisesti avustuksen myöntämisen edellytyksenä olisi, että varustamo on tuottanut palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen annetussa neuvoston asetuksessa (4055/1986, ETY) tarkoitettua matkustajaliikennettä kaupallisiin ja kansainvälisiin merikuljetuksiin tarkoitettulla aluksella 1 momentin kohtien 1, 2, 3 tai 4 kohdan mukaisesti.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaisesti avustusta voitaisiin myöntää, jos varustamon alus on operoinut Suomen lipun alla ajanjaksolla 1. heinäkuuta – 18. syyskuuta 2020 ja 28. syyskuuta 2020 – 20. kesäkuuta 2021 yhdellä tai useammalla seuraavista reiteistä: Turku–Maarianhamina/Långnäs–Tukholma, Ruotsi, Vaasa–Uumaja, Ruotsi, Maarianhamina–Kapellskär, Ruotsi tai Naantali–Långnäs–Kapellskär, Ruotsi.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaisesti avustusta voitaisiin myöntää, jos varustamon alus on operoinut Suomen lipun alla 28. syyskuuta 2020 – 20. kesäkuuta 2021 seuraavilla reitillä: Helsinki–Tallinna, Viro ja , Helsinki, Vuosaari – Muuga, Viro.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaisesti avustusta voitaisiin myöntää, jos varustamo on operoinut Suomen lipun alla tukikelpoisella ajanjaksolla 1. heinäkuuta 2020 – 12. heinäkuuta 2020 sekä 28. syyskuuta 2020 – 20. kesäkuuta 2021 seuraavalla reitillä: Helsinki, Vuosaari – Travemünde, Saksa.



Pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaisesti avustusta voitaisiin myöntää, jos varustamon alus on operoinut kaikkien EU tai ETA-maiden lipun alla ajanjaksolla 1. heinäkuuta – 18. syyskuuta 2020 ja 28. syyskuuta 2020 – 20. kesäkuuta 2021 reitillä Eckerö–Grisslehamn, Ruotsi.

Pykälän 2 momentin mukaisesti alukset, joihin viitataan 1 momentin 1–3 kohdissa, olisi oltava ollut rekisteröitynä mainittuina ajanjaksoina joko Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään alusrekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

Pykälän 3 momentin mukaisesti alukset, joihin viitataan 1 momentin 4 kohdassa, on oltava ollut rekisteröitynä mainittuna ajanjaksona asianomaisen EU tai ETA-valtion asianmukaiseen rekisteriin.

6 § Valtionavustuksen myöntäminen. Pykälän 1 momentin mukaan myönnettävän avustuksen enimmäismäärä olisi rajattu tukikelpoisten varustamoiden kärsimiin taloudellisiin vahinkoihin, jotka on aiheutunut 5 §:n 1 momentissa tarkoitetussa matkustajaliikenteessä ja tukikelpoisilla ajanjaksoilla.

Pykälän 2 momentin mukaan taloudellisten vahinkojen laskenta perustuisi tuensaaaja- ja reittikohtaiseen vertailuun tukikelpoisten varustamoiden tukikelpoisella ajanjaksoilla syntyneiden todellisen voiton tai tappion ja vaihtoehtoiseen tapahtumankulkuun perustuvan voiton tai tappion välillä. Taloudellisiksi vahingoiksi hyväksytään vaihtoehtoisessa tapahtumankulussa määritetyn matkustajaliikenteen voiton tai tappion ja tukikelpoisella ajanjaksolla matkustajaliikenteessä syntyneen todellisen voiton tai tappion negatiivinen erotus.

Pykälän 3 momentin mukaan vaihtoehtoisen tapahtumankulun mukainen voitto tai tappio määritetään soveltamalla säilyttämistä tukikelpoisten varustamoiden matkustajaliikenteen todellisiin tuloihin ja muuttuviin kustannuksiin vastaavalta covid-19-pandemiaa edeltävältä ajanjaksolta ja vähentämällä niistä säilyttämistä oikaistut kiinteät kustannukset.

Pykälän 4 momentin mukaan, mikäli valtion talousarviossa osoitettu määräraha ei riittäisi kattamaan kaikkia tukikelpoisia kustannuksia, eli asetuksen mukaisella kaavalla todennettuja taloudellisia vahinkoja, tuki jaettaisiin suhteellisesti tuensaaajien kesken, ottaen huomioon kunkin tuensaaajan vuonna 2019 tukikelpoisella ajanjaksolla ja reitillä kuljettamien matkustajien määrä.

Pykälän 5 momentin mukaan valtionavustusta ei myönnettäisi varustamolle, joka oli 31. joulukuuta 2019 vaikeuksissa oleva yritys komission asetuksen (EU) N:o 651/2014 2 artiklan 18 kohdan mukaisesti, jossa tietyt tukiluokat todetaan sisämarkkinoiden kanssa yhteensopiviksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisessa.

7 § Voimaantulo